



Piše »caravelle«, a ni niti španska jadrnica niti francosko letalo. Je pa mini-bus, ki je pri Volkswagnu nastajal desetletja dolgo, že od tistih časov, ko so oglati kombijevsko karoserijo posadili na prahroščevo podvozje. Zdaj je VW caravelle dozorel v eno od najbolj znanih, najbolj dognanih in najličnejših vozil te vrste. Več kot toliko verjetno ni mogoče narediti.

Volkswagen caravelle GL

Družinski razred

Sedemsedežno udobje in turbo-dizel v zadku

tudi pri mini-busih. Vsi ti volkswagni imajo motorje – najsi bo bencinske ali dizelske – v zadkih, in poganjajo zadnja kolesa. Je pa na voljo tudi caravelle syncro, ki se ponaša s stalnim štirikolesnim pogonom.

Testni VW caravelle sicer ni bil syncro, je pa vseeno sodil v prestižnejši del teh Volkswag-

Zato volkswagnovci že snujejo novo hišno vrsto kombijev in mini-busov, z motorji v nosovih in z modernejše prisekani karoserijami. Novinci bodo na cestah v letu ali dveh, ampak po testnih vožnjah s VW caravelle GL, kakršen je zdaj, mislim, da se še nič ne mudi. Ta avtomobil je svojim nalogam zlahka in zelo elegantno kos.

Seveda je tudi pri tej hiši tako kot pri večini kombijevsko-minibusnih ponudb: caravelle je le ena izmed različic na temo pripravnega transporta, najsi bo blaga ali ljudi. Na voljo so poltovornjaki z enojnimi in dvojnimi kabinami, kombiji z običajnimi in zvišanimi notranjimi višinami, dve različni višini pa sta na voljo



novih izdelkov. Oznaka GL na zadku je jamčila za temeljito opremo, na ta račun pa je dobila opazen pečat tudi zunanja podoba vozila v celem: zlato-rumenkasta barva s kovinskim odtenkom, kromasto obrobilne drsne šipe na bokih, prednji in zadnja meglenka, široke in nizkopresečne gume na lahkih platiščih, »sončna« streha, zadnji brisalnik, za povrh pa še vlečna kljuka iz paketa doplačilne opreme.

Enako razkošna je bila tudi notranjost vozila: temeljito oblikovani, v blago odeti in natančno nastavljeni sedeži z

zglavniki ter (spredaj) nastavljivimi kromolčnimi oporami, za oči zelo lično, za vsakdanjo uporabo pa skorajda prenežno pregrnjena tla vozila, do zadnjih potankosti obdelane stenske in stropne obloge, ogrevan voznikov sedež, električno vodljivi šipi v prednjih vratih ter zunanji ogledali, roleta nad prtljažnim prostorom in tako dalje.

Voznirov sedež resda ni nastavljiv po višini, kar je v bistvu pomanjkljivost, je pa res, da ga je moč z vsemi drugimi premiki dovolj pripravno namestiti telesni višini in željam po



Prtljažnik: visoko od tal



volji. V tovarni so namreč izbrali zelo spreten nagib volanskega obroča, s servo ojačevalnikom in manj kot štirimi zasuki od ene do druge skrajne točke, pa tudi lahkotnost, ki velja za vodenje tega avtomobila v celem.

Ne le potniški del caravelle, tudi voznikov delovni prostor je zelo dognano izdelan: ker v

nosu ni motorja, ostaja dovolj praznine za pedala in nogi ob njih; tudi za pralno vodo, namenjeno prednji šipi, v levem blatniku; in za ravno prav daleč nameščeno ter ravno prav dolgo in izredno lahkotno prestavno ročico na sredinskem grebenu.

Armatura plošča, po videzu in razporeditvi značilno volkswagnovska, spominja na popolnost v osebnem avtomobilu, saj streže – ob merilniku hitrosti in dveh kilometrskih števcih – tudi z merilnikom vrtljajev, z digitalno uro ter z vsemi potrebnimi kontrolnimi lučmi. Vsa najpogosteje uporabljana stikala so ob volanskem obroču, preostanek pa na obeh straneh merilnikov. Prostor na sredinski konzoli so izkoristili za ventilatorski stikali (ločeni za prednji in zadnji del vozila ter obkraj tri-stopenjski), klimatske ročice in radijski sprejemnik. Starinska se zdita le majhen pepelnik sredi slabo izkoriščene »police« pod prednjo šipo ter daleč vstran nameščeni vzi-





galnik. Pa tudi s predali za drobnarije je ta volkswagen slabo založen. »Zepa« v srednjih vratih sta pretesna, zaprt predal pred sovoznikovim sedežem pa privezani voznik le težko doseže.

Kajti VW caravelle je – potem, ko že sedite v njem – dosti razsežnejših notranjih mer, kot se človeku zdi od zunaj. Njegovo zunanjo podobo daleč čez prednji kolesi štrlec nos celo rahlo kvari, toda ko gre za notranjost, je človek teh potez samo vesel. Prednja sedeža sta nameščena natanko nad prednji kolesi in med seboj široko razmaknjena, tako da dopuščata prehod v zadnji del vozila. Testni avtomobil je tudi v drugi vrsti stregel le z dvema sedežema, kar je optično povečevalo prostorsko udobje in omogočalo povsem prost dostop do trisedežne zadnje klopi. Tudi caravelle je – tako kot večina podobnih avtomobilov – opremljena s štirimi vrati: s po enimi za voznika in njegovega prednjega sopotnika, z enimi na zadku, ki so tam za dostop v prtljažnik, in z drsnimi vrati na desnem boku, za katera povem, da so zagotovo najlahkotnejše tekoča od vseh takšnih vrat na tem svetu.

Prostorsko obilje pa očitno splahni, če odprete vrata na zadku vozila. Ta se, oprta na dva teleskopska nosilca, dvignejo v vodoravno, torej »strešno« lego, toda motor pri teh avtih je vendar v zadku, in najsi bo še tako nizko nameščen in nagnjen, ne dopušča

zaželeno nizkega nakladalnega prostora. Prtljago je potrebno dvigniti vsaj 82 centimetrov od tal, če jo hočete potisniti v vozilo. In v zadku caravelle je samo 109 centimetrov celotne višine. Toliko za tiste, ki bi radi tovorili kaj večjega. Je pa, jasno, prtljažni prostor moč – na račun sedežev – podaljšati in na tistem mestu tudi zvišati. Če je potreba takšna.

Dobro je vedeti, da je caravelle GL predvsem uglajen in po sedežih ravno dovolj številčen družinski mini-bus, namenjen prvenstveno potnikom. Takšni nalogi pa je po volji tudi turbo-dizel v zadku, sposoben pri VW golfu, kar pomeni 1,6 litra gibne prostornine in 51 kW (70 KM) pri 4500 vrtljajih v minuti. Motor poznamo že od prej in vemo: da ima lahko glavo ter odmično gred na zobati jermen v njej, pa vrtilne komore, Boschevo visokotlačno črpalko ter Garrettov turbinski polnilnik, naravnost na največji polnični pritisk 0,7 bara. Odlika tega motorja je tudi razmeroma ravna krivulja navora, ki se povzpne do najvišje točke 138 Nm pri 2500 vrtljajih v minuti, prispeva pa k prijetni prožnosti, ki jo je moč zaznati tudi ob poldrugi toni prazne in skoraj 2400 kilogramih polne teže tega volkswagna.

V celem gledano je tudi na pamet moč reči, da bi se motorju in njegovim splošnim rezultatom bolje prilagel petstopenjski menjalnik, ki je na voljo med doplačilno opremo. V testnem avtu smo pretikali le



Sedeži: temeljiti in luksuzni

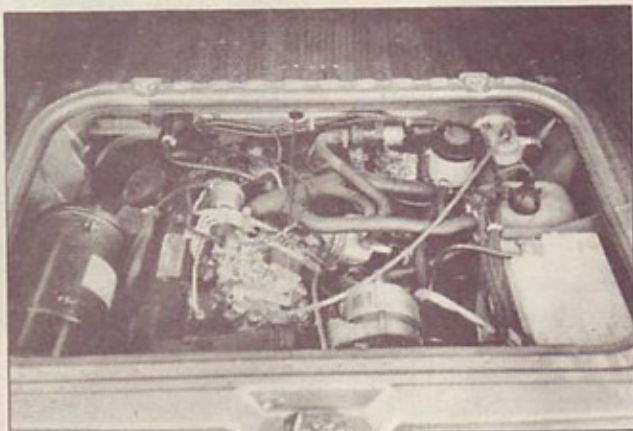


do najvišje četrte prestave, ki je preračunana na prizanašanje motorju in gorivu, pa je potrebno za odločnejšo vožnjo večkrat seči po tretji. Ampak eno z drugim, motor sam po sebi je dovolj prepričljiv agregat, da je moč – tako kot golf GTD – tudi caravelle GL gnati ostro, skorajda že športno zahtevno. Med našimi meritvami, z dvema osebama v avtu in s polno, 60-litrsko posodo plinskega olja, smo pospeševali z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro v 15,1 sekunde do hitrosti 100 kilometrov na uro pa v 27,0 sekunde. Največja hitrost je znašala natanko 130 kilometrov na uro, povprečna poraba za vse testne kilometre (približno 4500) pa 9,3 litra plinskega olja na 100 kilometrov.



In, če je motor v zadku mo- goče šteti za slabo lastnost, ko gre za privzdignjeno nakladal- no površino in stopničast pre- hod v srednji del vozila, ima takšna zasnova tudi nekaj lep- jih lastnosti: da je nos vozila zavoljo tega povsem prazen (precej nepripravno je v njem nameščeno le rezervno kolo) in da motorja tudi ob ostrem priganjanju skorajda ni slišati. Seveda so tej uglasnosti pri- lagodili dobro tesnjenje mo- tornega prostora, pa tudi za- snova motorja samega je po tej plati dovolj moderna.

In spet slaba lastnost: da je do motorja moč priti le skozi



Motor: turbo-dizel iz golfa

pokrov v prtljažnih tleh, torej je prtljago potrebno razložiti. Tudi za drobne vzdrževalne posege? Ne, to pa ne: v zadnji steni vozila, poleg zadnje desne luči je ključavnica, ta od- klepa poklopec, na katerega je privita registrska tablica; s tem so pri roki merilna paliči- ca za motorno olje in dolivni cevi za olje ter hladilno tekoči- no. Malce zamotano, a vseeno pripravno!

Takšen je torej ta, po pri- ljubljenosti znameniti volks- wagen. S samo sedmimi sede- ži in z opremo kot smo jo to- krat okusili, zna biti skorajda bolj limuzina kot mini-bus. Pa najsi gre za počutje, z odlično voznikovo vidljivostjo izza vo- lana vred, ali za udobna vsto- panja in izstopanja, ter, navse- zadnje, tudi za motorne zmog- ljivosti. Štirikrat posamično obešena kolesa so zelo dobro kos tudi hitrim vijuganjem, če- ravno se vozniku dostikrat za- zdi, da je že na robu še varne- ga ravnotežja. Tega je krivo nagibanje karoserije kot po- sledica udobno mehkega vzmetenja. Pa se ta mehko- ba izkaže tudi med prijetnim vzdolžnim zibanjem, če se voznik poigrava z zavorami. Ne gre pozabiti še izredne okretnosti avtomobila v celem in zelo temeljitih zavor, ki jim pomaga dodatek ABS. Pa, saj sem že rekel: več kot toliko verjetno ni mogoče narediti. VW mini-bus meji na perfekt- nost!



In, če se zaradi »caravelle« spet za hipec vrnemo k po- morstvu in letalstvu: tam bi takšen – udoben ter ličen – prevoz oznanili za »Family Class«! Torej: družinski raz- red v pravem pomenu be- sede!

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – turbo-dizel – nameš- čen zadaj vzdolžno – vrtina in gib 76,5 x 86,4 mm – gibna pro- stornina 1588 kubikov – kom- presija 23,0:1 – največja moč 51 kW (70 KM) pri 4500/min – naj- večji navor 138 Nm pri 2500/min – ročni gred v 5 ležajih – od- mična gred v glavi (zobati jer- men) – glava iz lahke litine – visokotlačna črpalka za gorivo – vrtinčne komore – turbinski pol- nilnik na izpušne pline (polnilni pritisk 0,7 bara) – vodno hlaje- nje – akumulator 12 V, 63 Ah – alternator 910 W.

Prenos moči: motor zadaj po- ganja zadnji kolesi – enokolut-

na suha sklopka – štiristopen- ski menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 6J x 14 – gume 205/70 R 14 (michelin MXL)

Voz in obese: mini-bus – 7 sedežev – 4 vrata – samonosna karoserija s talnimi ojačitvami – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj dvojna prečna vodila, vijačne vzmeti, teleskop- ski blažilniki – zadaj poševna vodila, vijačne vzmeti, teleskop- ski blažilniki – dvokrožne zavo- re, spredaj kolutne, zadaj bob- naste, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica na tleh – volan z zobato letvijo,

servo, 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,600 m – širina 1,845 m – višina 1,950 m – medosna razdalja 2,460 m – rajdni krog 10,7 m – teža praznega vozila 1580 kg – dovo- ljena skupna teža 2630 kg – do- voljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 600 kg – posoda za gorivo 60 litrov

Zmogljivosti: (tovarna): naj- večja hitrost 127 km na uro – pospešek 0–80 km na uro: 15,9 s – poraba goriva (ECE): 8,3/–/ 8,6 litra plinskega olja na 100 km

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL